VIII kadencja



KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Infrastruktury**
(nr 142)
z dnia 22 listopada 2017 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury (nr 142)

22 listopada 2017 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posłów: **Bogdana Rzońcy (PiS)**, przewodniczącego Komisji, oraz **Jerzego Polaczka (PiS)**, zastępcy przewodniczącego Komisji, rozpatrzyła:

– informację na temat stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego w krajach europejskich i rekomendacji działań na rzecz poprawy stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce.

W posiedzeniu udział wzięli: **Antonio Avenoso** dyrektor Europejskiej Rady Bezpieczeństwa Transportu, **Justyna Skrzydło** podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Budownictwa, **Konrad Romik** sekretarz Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, **Marek Konkolewski** dyrektor Centrum Automatycznego Nadzoru nad Ruchem Drogowym Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego, **Dorota Fal** doradca zarządu Polskiej Izby Ubezpieczeń, **Piotr Sarnecki** dyrektor generalny Polskiego Związku Przemysłu Oponiarskiego**, Marcin Ślęzak** dyrektor Instytutu Transportu Samochodowego, **Włodzimierz Zientarski** prezes Ogólnopolskiego Stowarzyszenia Kierowca PL, **Adrian Furgalski** wiceprezes zarządu Zespołu Doradców Gospodarczych TOR, **Łukasz Zboralski** redaktor naczelny portalu brd24.pl.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Jolanta Misiak** i **Marcin Mykietyński** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Otwieram posiedzenie Komisji. Bardzo serdecznie witam wszystkich państwa obecnych. Pragnę przeprosić za opóźnienie wynikające z realizacji innych obowiązków poselskich, to znaczy z konieczności uczestnictwa w głosowaniach.

Porządek dzienny przewiduje informację na temat stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego w krajach europejskich i rekomendacji działań na rzecz poprawy stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce. Te zagadnienia przedstawi minister infrastruktury i budownictwa. Witam serdecznie panią minister, reprezentującą pana ministra Andrzeja Adamczyka. Witam zaproszonych gości. Poznamy się w trakcie posiedzenia.

Proponuję niezwłoczne przystąpienie do realizacji porządku obrad. Jeszcze raz przepraszam za utrudnienia, ale nie przewidzieliśmy tego, kiedy ustalaliśmy nasze spotkanie na godz. 10:30.

Czy państwo posłowie zgłaszają uwagi do porządku obrad? Nie widzę. Wobec tego oddaję głos pani minister. Bardzo proszę.

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Budownictwa Justyna Skrzydło:

Dziękuję, panie przewodniczący. Rozumiemy nieprzewidziane okoliczności i potrafimy się do nich dostosować. Oddajemy głos naszemu gościowi.

Dyrektor Europejskiej Rady Bezpieczeństwa Transportu Antonio Avenoso:

Dziękuję uprzejmie. Szanowny panie przewodniczący, szanowna pani minister, szanowni posłowie, szanowni goście, to wielki zaszczyt, że mogę być tutaj z państwem i reprezentować moją organizację. Na wstępie chciałbym przeprosić, że będę musiał opuścić posiedzenie. Bardzo ważne obowiązki wzywają mnie do Brukseli.

Jeśli chodzi o informacje tytułem wstępu, prezentacja będzie dotyczyła sytuacji m. in. na polskich drogach w odniesieniu do celu przyjętego przez Unię Europejską, jakim było obniżenie liczby ofiar wypadków drogowych o połowę do 2020 r. Ostatnie 3 lata były

bardzo złe, jeśli chodzi o bezpieczeństwo na drogach. W ubiegłym roku zginęło ponad 25 tys. osób w Unii Europejskiej, tj. ok. 70 osób dziennie. Na tym wykresie widzimy relatywną zmianę w liczbie zgonów na drogach w ciągu ostatnich 6 lat w krajach UE. W tym miejscu chciałbym podziękować Polsce i pogratulować wszystkim, którzy odpowiadają za bezpieczeństwo drogowe w Polsce, czyli ministerstwu, posłom, członkom Komisji, a także całemu środowisku badawczemu. Zmniejszenie liczby zgonów o 23% to bardzo dobry wynik, jeśli chodzi o europejską średnią. Oczywiście, aby pomóc nam osiągnąć zakładany cel obniżenia liczby zgonów o 50%, potrzebne są dalsze starania. Chciałbym państwa zachęcić do dalszych wysiłków.

Na tym wykresie widzimy liczbę zgonów w przeliczeniu na 1 mln mieszkańców. Oczywiście widać znaczną poprawę pomiędzy rokiem 2010 i 2016, ale chciałbym, żeby Polska przesunęła się jeszcze bardziej w górę tego rankingu, aby mogła zająć należne sobie miejsce. Polska jest ważnym członkiem UE. Sądzę, że dobre wyniki Polski w tym obszarze przełożyłyby się na poprawę sytuacji w całej Unii.

Na tym slajdzie widzimy liczbę osób poważnie rannych w wypadkach drogowych w UE. Nasza organizacja walczyła o to, aby również w tej kategorii pojawił się ogólnoeuropejski cel. Polska wyprzedza Unię Europejską pod tym względem. Chciałbym podziękować za dawanie pozytywnego impulsu do zmian.

Chcemy patrzeć w przyszłość. Według naszych analiz trzy główne czynniki odpowiadają za zgony na drogach: nadmierna prędkość, jazda pod wpływem alkoholu oraz niezapinanie pasów. Chciałbym skoncentrować się na problemie prędkości. Europejska Rada Bezpieczeństwa Transportu akcentuje prostą zależność: zwiększenie prędkości zawsze wiąże się ze zwiększeniem liczby kolizji i zgonów na drodze oraz urazów, a obniżenie prędkości przekłada się na zmniejszenie kolizji, zgonów i urazów.

Ponadto podkreślamy, że oszczędność czasu przejazdu wynikająca ze zwiększonej szybkości jest naprawdę niewielka, wręcz pomijalna. Działania na rzecz ograniczenia prędkości są naprawdę bardzo ważne, w szczególności na terenach miejskich, gdzie mamy do czynienia z bardzo dużą liczbą pieszych. Bezpieczeństwo pieszych, również w Polsce, jest poważnym problemem. Jeśli chodzi o ograniczenie prędkości na drogach miejskich, we wszystkich krajach unijnych limit wynosi 50 km/h. Tylko w Polsce jest wprowadzony wyjątek, polegający na tym, że w godzinach nocnych dopuszczana jest prędkość 60 km/h. Bardzo wiele krajów UE rozważa wprowadzenie ograniczenia prędkości do 30 km/h na terenach miejskich, w szczególności w centrach miast.

Z kolei w 11 z 28 krajów UE piesi mają pierwszeństwo przed nadjeżdżającym pojazdem. Wystarczy, że znajdują się przy przejściu. Nie muszą wkroczyć na przejście. Wystarczy, że są przy nim i mają zamiar przejść. Chciałbym omówił przykład Węgier, gdzie nastąpiło obniżenie prędkości z 60 km/h do 50 km/h. Średnia prędkość pojazdów zmniejszyła się o 8%, co dało 18-procentowy spadek liczby zgonów. Jeśli chodzi o ograniczenie prędkości na autostradach w Europie, występuje o wiele więcej różnic w poszczególnych krajach. Na niemieckich autostradach, w tej ich części, gdzie nie obowiązuje żaden limit prędkości, jest o wiele większa śmiertelność na drogach. Jeśli chodzi o liczbę zgonów w wypadkach na autostradach w przeliczeniu na przejechany dystans, na tym wykresie widać, że w krajach, w których obowiązuje niższy limit prędkości, śmiertelność jest niższa.

Przechodzę do omówienia kluczowych rekomendacji. Po pierwsze, należy wprowadzić maksymalną prędkość na poziomie 50 km/h i ją egzekwować. Po drugie, należy otoczyć szczególną opieką pieszych na drogach, przyjąć przepisy, które dają im pierwszeństwo przed nadjeżdżającymi pojazdami, oraz wprowadzić limit prędkości 120 km/h na wszystkich autostradach i go egzekwować.

Kolejny raz przepraszam, że muszę już państwa opuścić. Moje drzwi są zawsze dla państwa otwarte. Odbiorę każdy telefon od państwa, gdyby tylko mieli państwo jakieś pytania. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo. Chciałbym podziękować panu Antonio Avenoso, dyrektorowi Europejskiej Rady Bezpieczeństwa Transportu za przyjazd na posiedzenie Komisji. Bardzo

to doceniamy i cieszymy się. To, co pan powiedział, było dla nas bardzo ważne. Oczywiście dużo pracy przed nami. Wierzę, że poprzez rozmowy z posłami w różnych krajach osiągnie pan wielkie cele, które UE zakłada. Bardzo panu dziękujemy za obecność. Jesteśmy zaszczyceni. Rozumiemy, że pan Antonio Avenoso musi nas opuścić.

Pragnę przywitać na posiedzeniu Komisji pana Konrada Romika dyrektora Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, pana Marka Konkolewskiego, a także pana Ślęzaka, dyrektora Instytutu Transportu Samochodowego. W trakcie debaty poznamy się ze wszystkimi gośćmi.

Bardzo proszę o kontynuację wystąpienia.

Sekretarz Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego Konrad Romik:

Szanowni panowie przewodniczący, szanowna Komisjo, zgodnie z porządkiem obrad mam zaszczyt przedstawić kwestie związane z działaniami na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce realizowane przez członków Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego obecnie, a także planowane w roku przyszłym. Będę prosił członków KRBRD o ewentualne doprecyzowanie szczegółów.

Będziemy koncentrować się na dalszej realizacji Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. Obejmuje ona działania edukacyjne skorelowane z grupami uczestników ruchu drogowego, wprowadzenie narzędzi i propagowanie bezpiecznych rozwiązań infrastrukturalnych, bezpieczną infrastrukturę drogową, rozwój uczestników ruchu drogowego, rozwój i uszczelnienie systemu ratownictwa i opieki powypadkowej, systemowy i konsekwentny nadzór nad ruchem drogowym, egzekwowanie przepisów ruchu drogowego i systematyczną pracę służb nadzoru, systemowe zarządzanie bezpieczeństwem ruchu drogowego wspierane badaniami i analizami naukowymi.

Przechodzę do omówienia poszczególnych elementów strategii. Działania edukacyjne, które realizują członkowie rady bezpieczeństwa w ruchu drogowym, to jeden z najważniejszych obszarów aktywności. W obecnym roku wykonaliśmy pracę w zakresie wprowadzenia treści wychowania komunikacyjnego i rozszerzenia obecnego zakresu wychowania komunikacyjnego w szkołach podstawowych, przedszkolach. Podjęliśmy także wysiłek wprowadzenia tych treści w systemie szkół średnich.

Podjęliśmy prace na rzecz powołania zespołu w ramach struktury KRBRD. Nastąpiło uspójnienie zadań edukacyjnych przez członków rady. Ma temu również służyć opublikowanie i wdrożenie kalendarza bezpieczeństwa ruchu drogowego, który na przyszły rok będzie wskazywał wszystkie obligatoryjne działania edukacyjne.

Realizujemy kampanię społeczną w zakresie przestrzegania limitu prędkości. Grupa wiekowa, do której adresujemy przekaz, to 18–24 lata. Jest ona bowiem najbardziej zagrożona ryzykiem wypadków. „Kierujesz życiem” to kampania dostosowana do działań viralowych, do odbiorców, ale również dopasowana do problematyki wypadków w okresie letnim, wakacyjnym.

Kampania na rzecz bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu drogowego realizowana jest w ramach działań systemowych przez radę. Jest to kampania ogólnokrajowa realizowana w ciągu 3 miesięcy. Jej zakończenie planuje się na 10 grudnia. Jej celem jest szczególne uwrażliwienie w zakresie bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu drogowego, w konfiguracji pieszy – kierowca, kierowca – pieszy.

Bezpieczeństwo seniorów w ruchu drogowym to projekt systematycznie realizowany przez członków rady, w tym bezpośrednio wspierany przez sekretariat KRBRD. Jest to dedykowane działanie, konkretyzowane w poszczególnych obszarach 60+ bezpiecznie w ruchu drogowym.

Wzmocnienie oddziaływania projektu ogólnopolskich turniejów bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Przypomnę, że w 2016 r. podpisaliśmy ponowną deklarację współpracy. Te turnieje są realizowane systematycznie na obszarze całego kraju. Obecnie ponad 100 tys. uczniów bierze udział w tym projekcie.

Działania profilaktyczne prowadzone przez służby nadzoru. To również obszar działań Policji. W 2017 r. podjęto akcję „Świeć przykładem”, akcentującą problem widoczności w ruchu drogowym. Realizowano także działania edukacyjne, prewencyjne pod nazwą „Nie zabijaj”. Pod koniec listopada br. planowane jest poprowadzenie kolejnej

edycji działań związanych z widocznością w ruchu drogowym. Niezmiernie istotny jest okres jesienno-zimowy, kiedy widoczność niechronionych uczestników ruchu drogowego odgrywa kluczowe znaczenie. Realizowane były także cykliczne działania w zakresie „Bezpieczny autokar", działania inspekcyjne, dedykowane programy i akcje „Bezpieczna droga do szkoły", bezpośrednie działanie realizowane przez inspektorat „Bezpieczna szkoła".

Działania edukacyjne są także realizowane przez przedstawicieli wojska, żandarmerii wojskowej. Otrzymujemy wsparcie dla działań informacyjno-promocyjnych. Używane są materiały, którymi dysponuje rada. Jest to wykorzystywane w działaniach profilaktycznych. Używane są także symulatory oraz inne materiały profilaktyczne dystrybuowane podczas przedsięwzięć realizowanych w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego. Dotyczy to również apteczek samochodowych, opasek.

Podejmujemy wiele działań medialnych. Podejmujemy bezpośrednią współpracę z mediami na zasadzie konkursów. Realizujemy współpracę radiową. Jako przykład mogę podać Europejski Tydzień Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. Jest to związane z działaniami edukacyjnymi. Prowadzone są również cykle audycji radiowych przez poszczególnych członków rady, a także przez stowarzyszenia, organizacje, Polski Związek Motorowy, przez sekretariat rady. W okresie od czerwca do listopada prowadziliśmy działania na antenach ogólnopolskich.

Jeśli chodzi o działania planowane, nastąpi kontynuacja działań związanych z edukacją, prewencją, takich jak „Świeć przykładem", „Bezpieczna droga do celu". Kontynuowane będą działania profilaktyczne pod nazwą „Patrz i słuchaj". Chodzi o zwracanie szczególnej uwagi na niebezpieczeństwa związane z używaniem telefonów komórkowych. Planujemy także działania na rzecz uwrażliwiania na drodze na niechronionych użytkowników ruchu drogowego, na motocyklistów. Planuje się w przyszłym roku działania profilaktyczne skierowane do rowerzystów, motocyklistów i motorowerzystów pod nazwą „Jednośladem bezpiecznie do celu".

W przyszłym roku nastąpi też kontynuacja projektów „Bezpieczeństwo seniorów". Jest to jedna z najważniejszych grup, będąca przedmiotem troski rady. Kontynuowane będą ogólnopolskie turnieje bezpieczeństwa ruchu drogowego, a także działania edukacyjne podejmowane na poziomie ogólnokrajowym przez sekretariat KRBRD. Nie zapominamy o wsparciu partnerów. Położymy szczególny nacisk na działania w zakresie używania telefonów komórkowych i nieprawidłowe użytkowanie przez kierujących pojazdami.

Drugi obszar działań realizowanych w ramach narodowego programu to stworzenie narzędzi, propagowanie bezpiecznych rozwiązań infrastrukturalnych. Najważniejsze programy wspierające realizowane na poziomie krajowym to „Program likwidacji miejsc niebezpiecznych na drogach krajowych", „Program budowy krajowego systemu zarządzania ruchem", „Projekt budowy krajowego punktu dostępowego". Realizowane są również stałe i cykliczne kontrole i audyty bezpieczeństwa ruchu inwestycji realizowanych przez GDDKiA, eliminacja miejsc niebezpiecznych związana z korektą organizacji ruchu. Działaniom na drogach krajowych towarzyszą działania na poziomie gminy i powiatowej infrastruktury drogowej.

Opracowanie wytycznych w zakresie bezpiecznej infrastruktury rowerowej to działanie podjęte przez sekretariat i przez ministerstwo w zeszłym roku. Realizujemy to zadanie, czyniąc spójnymi wytyczne w zakresie budowy bezpiecznej infrastruktury rowerowej. Wydajemy rekomendacje w raportach.

Opracowanie wytycznych w zakresie zarządzania prędkością na drogach samorządowych. Zostało to zrealizowane i przekazane do samorządowych zarządców dróg celem projektowania bezpiecznych dróg na poziomie samorządowym.

Kolejne zrealizowane zadanie to opracowanie wytycznych organizacji bezpieczeństwa ruchu pieszych, prawidłowego oświetlenia przejść dla pieszych, a także sformułowanie i przygotowanie wytycznych w zakresie prawidłowego oświetlenia z punktu widzenia bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu drogowego, szczególnie pieszych.

Realizowano też zadania związane z działaniami Ministerstwa Sprawiedliwości, z Funduszem Sprawiedliwości. Jako priorytetowe wskazano projekty przygotowania budowy infrastruktury, zwiększenia bezpieczeństwa ruchu drogowego, w szczególności

bezpieczne przejścia dla pieszych. Istotne są również działania inżynieryjne, badawcze, projekty dotyczące bezpośrednio bezpieczeństwa infrastruktury drogowej, oznakowania eksperymentalnego dróg, badanie uczestników ruchu w warunkach rzeczywistych, inteligentne skrzyżowania przyjazne kierowcom, wpływ czasu i warunków eksploatacyjnych na trwałość i funkcjonowanie elementów bezpieczeństwa ruchu drogowego, wpływ stosowania usług inteligentnych systemów transportowych.

Jeśli chodzi o ratownictwo i opiekę powypadkową, działania prowadzone są w sposób długofalowy przez członków rady. Chodzi o doposażenie jednostek PSP, OSP. Realizacja programu przewidzianego na lata 2017–2020 obejmuje zwiększenie skuteczności prowadzenia akcji ratowniczych, wdrażanie kolejnego etapu systemu ratownictwa w transporcie kolejowym i drogowym.

Jeśli chodzi o działania PSP, wszystkie szczegółowe zadania zostały rozpisane z uwzględnieniem szkoleń, specjalistycznego doposażenia sprzętowego, realizacji działań ratowniczo-gaśniczych oraz działań ratowniczych na drogach. OSP – szkolenie w zakresie ratownictwa technicznego strażaków – ratowników, kurs kwalifikacji pierwszej pomocy, szkolenia i działania ratownicze.

Kontynuowane będą szkolenia prowadzone przez PSP oraz przed jednostki ochotnicze, także w ramach rządowego programu wspomagania 2015–2018. Rozszerzona będzie oferta szkoleniowo-edukacyjna dla młodzieży i dorosłych w celu przygotowania kadr w zakresie ratownictwa i opieki powypadkowej. Działania te uwzględniają także wspieranie rodzin, pomoc poszkodowanym, obchody Światowego Dnia Pamięci Ofiar Wypadków Drogowych.

Jeśli chodzi o wsparcie dla ofiar, poszkodowanych i ich rodzin, sekretariat KRBRD dokonał aktualizacji bazy danych w tym roku oraz przygotował zaktualizowaną informację dla każdej osoby szukającej pomocy nieodpłatnie, dla każdej osoby poszkodowanej, ale również przedstawicieli rodzin, które szukają pomocy na poziomie wojewódzkim. Jest zintegrowana baza, zaktualizowana przez KRBRD. To zadanie skraca czas szukania pomocy przez ofiary wypadków drogowych i ich rodziny.

Inne zadanie to szkolenia kadry ratownictwa oraz przeszkolenie w zakresie udzielania pierwszej pomocy, co w efekcie umożliwia zdobycie tytułu ratownika.

Kolejny obszar realizacji narodowego programu obejmuje systemowy i konsekwentny nadzór nad ruchem drogowym, w tym bezpośrednie działania na drodze oraz czynności kontrolne wykonywane na drogach publicznych z wykorzystaniem urządzeń rejestrujących. Wiąże się to z zarządzaniem systemem nadzoru oraz ze zmianami prawnymi przygotowywanymi przez Ministerstwo Sprawiedliwości. Chodzi o kwestie odpowiedzialności karnej za przestępstwa, polegające na sfałszowaniu liczników samochodowych, cofaniu licznika bądź inne delikty w tym zakresie.

Utworzony jest Krajowy Rejestr Elektroniczny Przedsiębiorców Transportu Drogowego. Podejmowane są działania Ministerstwa Środowiska w zakresie ograniczenia wprowadzania na teren kraju wraków pojazdów lub ich części. Kontynuowane są cykliczne akcje „Bezpieczny Autokar", „Bezpieczna droga do szkoły". Są to działania nadzorcze i prewencyjne połączone z edukacją.

Przewidziane są dalsze prace nad wdrożeniem wersji docelowej systemu krajowego rejestru elektronicznego przedsiębiorców transportu drogowego, zwiększenie w przyszłym roku skuteczności i efektywności systemu automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym (Centrum Automatycznego Nadzoru nad Ruchem Drogowym).

Jeśli chodzi o kwestie systemowego zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego, wspieranego badaniami naukowymi, należy zwrócić uwagę na fakt, że zespół KRBRD dokonuje przeglądu informacji na temat przetwarzania danych o bezpieczeństwie w ruchu drogowym. W tych pracach uwzględnia się jako model docelowy Polskie Obserwatorium Bezpieczeństwa Ruchu. Istotne jest prognozowanie niebezpiecznych zjawisk meteorologicznych. Konferencja autonomiczna „Przyszłość transportu drogowego" jest jednym z elementów wspierających. Inne realizowane zadania to badanie postaw użytkowników dróg, współpraca naukowo-badawcza, ewaluacja Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, która obecnie jest dokonywana. Być może konieczna okaże się pewna korekta programu.

Do tej kategorii działań należą też pomiary prędkości, badania po ponownym włączeniu fotoradarów w Warszawie; opracowanie zmian prawnych w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego w ramach zespołu realizującego to zadanie w KRBRD.

Ostatni punkt chciałbym omówić oddzielnie. Zarządzeniem sekretarza z kwietnia 2017 r. został powołany zespół, w którego skład weszli członkowie KRBRD, przedstawiciele MSWiA, MIB, Komendy Głównej Policji, Ministerstwa Sprawiedliwości, Instytutu Transportu Samochodowego, Ministerstwa Cyfryzacji, Komendy Głównej Żandarmerii Wojskowej, Instytutu Badawczego Dróg i Mostów, Przemysłowego Instytutu Motoryzacji oraz Polskiego Związku Motorowego. Konieczne jest przeanalizowanie legislacji pod kątem bezpieczeństwa w ruchu drogowym, w tym w szczególności ustawy – Prawo o ruchu drogowym. Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego przedkłada rekomendacje, dysponując wstępnymi tezami stanowiącymi dorobek pracy zespołu. Członkowie zespołu jednogłośnie postulują ujednolicenie prędkości dopuszczalnej pojazdów w obszarze zabudowanym, zmianę przepisów w celu nałożenia obowiązku korzystania z kasków przez młode osoby (dyskutowana jest kwestia wieku). Dziękuję serdecznie.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo. Chciałbym w imieniu prezydium i całej Komisji powitać pozostałych członków Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. Jest to historyczne spotkanie w takim gronie na posiedzeniu Komisji Infrastruktury. Odnotowujemy to jako bardzo ważne wydarzenie w ramach współpracy pomiędzy Komisją Infrastruktury a krajową radą. Doceniamy państwa obecność. Chcielibyśmy zacieśnić tę współpracę i oddać państwu – być może będą takie możliwości – więcej pola do działania. Porozmawiamy o tym z ministerstwem. Coraz więcej pytań kierowanych jest do posłów, na której trudno jest nam odpowiedzieć. Chcielibyśmy bardzo, żeby państwo z krajowej rady byli dla nas przydatni w formułowaniu odpowiedzi na pytania, na które trudno nam jest odpowiedzieć.

Dzisiaj otrzymałem kilka pytań, czy minister wyda rozporządzenie o obowiązku wymiany opon z letnich na zimowe. Potrzebujemy wiedzy na ten temat. Kiedy dochodzi do dramatu na przejściu dla pieszych, pojawia się pytanie, czy potrafimy prawnie uregulować tę kwestię. Takich szczegółowych pytań jest bardzo dużo. Będziemy prosić państwa o pomoc, o eksperckie stanowisko w tej materii.

Dziś przedyskutujemy tylko pewną część zagadnień. Dysponujemy salą tylko do godz. 12:15. Następne spotkanie z państwem odbędziemy w dogodniejszych warunkach. Zaplanujemy je na styczeń. Do tego czasu prezydium wypracuje we współpracy z ministerstwem wspólne stanowisko w sprawie obszarów współpracy z państwem. Bardzo zależy nam na tym, żebyście państwo aktywnie uczestniczyli w tych działaniach. Jeszcze raz bardzo dziękuję państwu z krajowej rady za liczne przybycie. Zapraszam do ściślejszej współpracy.

Pan poseł Polaczek. Bardzo proszę, panie ministrze.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Bardzo dziękuję. Pani minister, panie i panowie, dzisiejsze spotkanie nawiązuje do raportu za 2016 r., który był omawiany kilka miesięcy temu. Prezentacja resortu i pozostałych uczestników, którzy zabierali głos, była cenna. Intencją nas wszystkich powinno być to, aby wykorzystać tę okazję do dyskusji ustrojowej: W jaki sposób lepiej umocować te zagadnienia poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego w polityce państwa? Myślę, że jest konsens co do konieczności przyspieszenia działań na rzecz poprawy bezpieczeństwa, co uzyskałoby szerokie wsparcie społeczne. Efektem ma być ograniczenie liczby osób ginących i ciężko poszkodowanych w wypadkach.

Prowadzona przez nas polityka musi uwzględniać dorobek Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, sekretariat, instytucje współpracujące podlegle ministerstwu, jak choćby Instytut Transportu Samochodowego. Jako długoletni członek Komisji Infrastruktury i były minister wyrażę opinię, że powinniśmy rozważyć, w jaki sposób przekształcić instytucjonalnie krajową radę w organ, który ma mocne umocowanie i przedkłada wszystkie rekomendacje wynikające również ze statystyk. Komentując

raport za 2016 r., dostrzegaliśmy tendencje pozytywne, ale także elementy wymagające reakcji.

Czy to ma być pozycja ustrojowa organu będącego narzędziem państwa na poziomie sekretarza stanu w Kancelarii Prezesa Rady Ministrów, czy pozycja odrębnego sekretarza stanu bądź wiceministra odpowiedzialnego wyłącznie za tę problematykę w Ministerstwie Infrastruktury i Budownictwa – to jest moment, żeby w tej sprawie zabrać głos. Trzeba zastanowić się, jak sfinansować tego rodzaju rozwiązanie ustrojowe, które będzie służyło osiąganiu pożądanych efektów.

Być może niektóre kwestie wymagają pilnych inicjatyw legislacyjnych, związanych z problematyką bezpieczeństwa ruchu drogowego. Pan Romik wspominał o konieczności ujednolicenia prędkości. Myślę także o rewizji przepisów dotyczących polityki mandatowej w relacji do określonych typów zdarzeń, które identyfikowane jako najbardziej groźne czy przynoszące negatywne skutki. Może potrzebne jest silniejsze zwrócenie uwagi na kwestię okresu dostosowawczego młodych kierowców, którzy uzyskują prawo jazdy. Statystyki wypadkowe wskazują na znaczny udział w nich tej grupy kierowców. Można rozważyć powrót do rozwiązań kompleksowych, dotyczących problematyki bezpieczeństwa pieszych na drodze.

Zachęcam państwa do dyskusji. Mam głębokie przekonanie, że wzmocnienie problematyki bezpieczeństwa ruchu drogowego w polityce państwa jest jednym z naturalnych obszarów szerokiego konsensu społecznego i spotkałoby się z pozytywnym odbiorem społecznym.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dziękuję wszystkim państwu za przybycie. Zachęcam do krótkich, merytorycznych, zwięzłych wypowiedzi. Pan przewodniczący musiał na chwilę wyjść. Pan poseł Piotr Król. Później oddam głos naszych ekspertom, gościom.

Poseł Piotr Król (PiS):

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni państwo, w dużej mierze utożsamiam się z tym, co powiedział pan przewodniczący. W kontekście informacji o trzech głównych przyczynach zgonów na drogach pragnę powiedzieć, że o ile sprawa nadmiernej prędkości została zaakcentowana mocno, to pozostałe dwie przyczyny, czyli jazda w stanie nietrzeźwym i niezapinanie pasów zasługują na naszą uwagę. Niestety były środowiska polityczne, które z niezapinania pasów uczyniły „religię”. Mówię o obecnym pośle do Parlamentu Europejskiego. Jeśli czytamy, że ok. 8600 pasażerów przeżyło poważne wypadki, ponieważ mieli zapięte pasy, to trudno o lepszy argument przemawiający za koniecznością zapinania pasów. Każde życie jest wartością.

Niestety część kierowców ryzykuje życiem swoim i innych uczestników ruchu, a szczególnie pieszych, którzy w starciu z samochodem nie mają szans. Myślę o tych, którzy kierują, będąc pod wpływem alkoholu. To jest absolutnie niewytłumaczalne. W Szwecji podjęto działania, aby w ciągu roku nie doszło tam do żadnego tragicznego wypadku śmiertelnego na drodze. To jest ideał, do którego powinniśmy dążyć.

Inna kwestia. Popieram tezę redaktora Łukasza Zboralskiego. W Polsce pewnym fetyszem, szczególnie w okresie jesienno-zimowym, staje się odblask. Niektórzy uważają, że używanie odblasku przez pieszych chroni ich przed wszystkim, a zapominają o konieczności edukowania, jak pieszy powinien się zachowywać, zwłaszcza poza teren zabudowanym. Mówię o prawidłowym korzystaniu z drogi, chodzeniu lewą stroną, poboczem, żeby widzieć, co się dzieje na drodze i móc reagować.

Prawo zawsze jest o krok za wydarzeniami, ale Komisja powinna wspierać działania, które wyeliminują nadmierną prędkość, jazdę w stanie nietrzeźwym i niezapinanie pasów. Przyczyni się to do tego, że liczba wypadków śmiertelnych na drogach zmniejszy się. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Bardzo dziękuję, panie pośle, za ten głos w dyskusji. Zachęcam do dyskusji ustrojowej i tej identyfikującej kluczowe zagadnienia wymagające pilnych rekomendacji i działań.

Pan redaktor, bardzo proszę o zabranie głosu.

Prezes Ogólnopolskiego Stowarzyszenia Kierowca PL Włodzimierz Zientarski:

Szanowni państwo, mam 168 cm wzrostu i na dodatek mam nazwisko na „Z". W związku z tym w szkole i na studiach zawsze byłem ostatni. Stawiali mnie na końcu grupy. Ponieważ byłem „nikczemnego wzrostu", trudno było mi przebijać się z moimi racjami. Nauczyłem się pokory i tego, że muszę robić więcej niż inni, żeby przekonać kogoś do swoich racji. Ponieważ nie jestem Napoleonem i nie mam umiejętności twardej walki, starałem się zbierać wokół siebie ludzi, którzy myślą podobnie jak ja. Wiedziałem, że razem będzie nam łatwiej.

Po raz kolejny mam zaszczyt uczestniczyć w tych spotkaniach. Mamy bardzo mało czasu. Musimy powiedzieć sobie kilka rzeczy naprawdę otwarcie i jasno, tzn. co zrobić, żeby coś zrobić. Powinniśmy rozmawiać na temat materiału, który będzie przygotowywany konkretnie i na temat spraw, które są już przepracowane. Konrad Romik przygotował bardzo ważny materiał, z którego trzeba wyodrębnić kilka najważniejszych kwestii.

Słuchając wystąpienia pana przewodniczącego Polaczka, pomyślałem sobie, że musimy kogoś umocować przy urzędzie premiera, kto byłby odpowiedzialny za sprawy bezpieczeństwa w ruchu drogowym, żeby nam się to nie rozmywało. To musi być osoba z umocowaniem politycznym np. w randze sekretarza stanu bądź podsekretarza stanu. Trzeba powołać niezbyt liczną grupę, która przygotuje nowy program na podstawie analizy pozytywnych i negatywnych doświadczeń dotychczasowych.

Powinniśmy pewne sprawy personalizować. Zwróćcie państwo uwagę, o czym pamiętamy z naszej historii, o planach ekonomicznych Grabskiego, potem Balcerowicza. Wydarzenia kojarzą nam się z nazwiskami. W sprawach bezpieczeństwa powinniśmy postąpić inaczej niż do tej pory. Trzeba użyć innych środków i podjąć inny sposób komunikowania się ze społeczeństwem.

Wracam do koncepcji małego zespołu, który dokonałby analizy i przygotował rekomendacje, a także do pomysłu ustanowienia pełnomocnika odpowiedzialnego za sprawy bezpieczeństwa, żeby przekazywać premierowi sprawy związane z bezpieczeństwem, bowiem są one niezmiernie ważne dla funkcjonowania państwa. Dopiero wtedy możemy zebrać się i rozpocząć merytoryczną dyskusję, która pozwoli nam skonkretyzować zagadnienia i ująć je całościowo.

Sądzę, że pan minister Polaczek trafił w sedno problemu. Spróbujmy wszystko potraktować inaczej. W przeciwnym wypadku zagadamy się na śmierć i nic z tego nie wyniknie. Nam chodzi o to, żeby sprawę załatwić. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Bardzo dziękuję panu redaktorowi. Są kolejne zgłoszenia. Proszę się przedstawić.

Doradca zarządu Polskiej Izby Ubezpieczeń Dorota Fal:

Szanowni państwo, słuchając dzisiejszej dyskusji, chciałam przedstawić kilka uwag z punktu widzenia ubezpieczycieli. Ubezpieczyciele mają ogromną świadomość problemu, ponieważ znaczna część naszej działalności związana jest z wypadkami samochodowymi. Zdając sobie sprawę z istotności problemu, dostrzegamy go także w liczbach. Wypłaciliśmy w 2016 r. 16 mld zł w ramach ubezpieczeń OC i AC, prawie 12 mld zł z tytułu samego AC. Te wypłaty wciąż rosną. Mamy świadomość, że koszty wypadków to 50 mld zł, 3% polskiego PKB. Jest to zatem ogromna kwota.

Dlatego pozwoliliśmy sobie przygotować raport, który znajduje się na naszych stronach i który jesteśmy w stanie przedstawić każdemu zainteresowanemu. Nosi on tytuł „Strategia poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce". Raport został przygotowany wraz z firmą doradczą MCKinsey. Prezentowaliśmy go na forum w Krynicy. Celem raportu było porządne liczbowe opisanie sytuacji, z uwzględnieniem śmiertelności na drogach, porównanie z sytuacją w innych krajach. Naszym zamiarem było też przygotowanie 20 inicjatyw, które podzieliliśmy na 4 grupy: legislacja, zwiększenie nacisku na przestrzeganie prawa, infrastruktura (budowa i utrzymanie infrastruktury), edukacja.

Pozwoliliśmy sobie opisać wszystkie te inicjatywy. Zostały one przygotowane, żeby doprowadzić do zmniejszenia liczby ofiar śmiertelnych wypadków w Polsce z 3 tys. do 1 tys. w 2030 r. To brzmi bardzo ambitnie, ale porównywalny wynik do 2014 r. osiągnęli liderzy bezpieczeństwa, czyli Holandia, Szwecja, Wielka Brytania. Rozpisaliśmy obszary

priorytetowe i w każdym z obszarów wyznaczyliśmy cel. Do tego przypisaliśmy te inicjatywy. Bylibyśmy bardzo szczęśliwi, gdyby te inicjatywy mogły stać się podstawą do dyskusji. Jeśli będzie taka potrzeba czy możliwość, z przyjemnością zaprezentujemy raport.

Wracając do dzisiejszej dyskusji, wysokie umocowanie osoby odpowiedzialnej za bezpieczeństwo ruchu drogowego jest jednym z naszych wskazań. Chodzi o nadanie priorytetu sprawom bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Co do pieszych, na drogach ginie ok. 1 tys. pieszych rocznie. W naszych inicjatywach proponujemy zmniejszenie tej liczby do 250. To jest zmniejszenie o 75%. Taki poziom Niemcy osiągnęli w 2015 r. Proponujemy także walkę z wypadkami związanymi z nadmierną prędkością. Uważamy, że ważna jest nieuchronność kary. Obecnie osoby, które powodują wypadki, są karane. Mandaty w Polsce są chyba najniższymi wśród analizowanych krajów. Jako ubezpieczyciele określamy ryzyko, które wnosi każda osoba. Jesteśmy w stanie je określić tylko, jeżeli zdarzy się już nieszczęście. Sugerowaliśmy, że może warto by do tej oceny ryzyka, czyli ceny OC, włączyć element oceny sposobu zachowania, czyli mandaty. Gdybyśmy wiedzieli, jak bezpiecznie osoba jeździ, mielibyśmy możliwość taryfikowania, co mogłoby być nagrodą lub karą. Byłaby to nagroda dla przestrzegających przepisów.

Nie będę państwa zanudzała wszystkimi inicjatywami, które umieściliśmy w raporcie. Raport jest dostępny na naszych stronach. Jesteśmy w stanie go państwu przesłać. Z przyjemnością go zaprezentujemy. Wydaje mi się, że jest tam dużo materiału, z którego warto skorzystać i warto wziąć pod uwagę. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dziękuję bardzo. Pan redaktor Łukasz Zboralski.

Redaktor naczelny portalu brd24.pl Łukasz Zboralski:

Dziękuję bardzo za głos. Bardzo dziękuję panu posłowi Polaczkowi za propozycję, żeby skupić się na budowaniu instytucji odpowiedzialnej za bezpieczeństwo ruchu drogowego, silniej umocowanej w strukturach państwa. To potrwa, zatem proponuję, żebyśmy spróbowali prowadzić prace nad bezpieczeństwem dwutorowo. Zajmijmy się tworzeniem instytucji. Rekomendacje do jej utworzenia mamy już od kilku lat. Wydaliśmy ponad 1 mln zł z Banku Światowego na analizy. Nie stać podatników na tracenie pieniędzy i na to, żeby ciągle do tego wracać i analizować. Musimy to zrobić, więc zróbmy, ale to potrwa.

Drugą sprawą jest przyjęcie pewnych rozwiązań i to w pakietach. Rozumiem państwa polityków. Kiedy Policja występuje np. ze słuszną inicjatywą, aby taryfikator punktów karnych podnieść za zachowania najbardziej niebezpieczne wobec pieszych, opinia publiczna w Polsce przyjmuje to źle. Jeśli zbierzemy w pakiet działania dla pieszych, w tym ograniczenie prędkości do 50 km/h w terenie zabudowanym, ale także inne działania, dzięki którym znacząco zmniejszy się liczba śmiertelnych wypadków wśród pieszych, łatwiej będzie zakomunikować to ludziom i oni to poprą.

Chciałbym, żebyście państwo pracowali dwutorowo. Twórzmy instytucję, ale z drugiej strony nie czekajmy z tymi rozwiązaniami, które zostały zebrane w wielu raportach, przeanalizowane, sprawdzone na przykładach innych krajów. Mamy dane, które podawał pan Avenoso. Po prostu to trzeba zrobić. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Pan poseł Mrówczyński.

Poseł Aleksander Mrówczyński (PiS):

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Pragnę zwrócić uwagę na priorytet, który już obowiązuje w 15 krajach europejskich, dotyczący bezwzględnego pierwszeństwa przejścia przez pasy dla pieszych. Moją intencją nie jest przekonywanie teraz Komisji, by ten priorytet u nas obowiązywał, lecz zwrócenie uwagi na to, co posiadamy. Kierowców i pieszych obowiązują zasady, które nie są przestrzegane. Kierowcy bezwzględnie muszą zachować bezpieczeństwo i ustąpić pierwszeństwa, kiedy pieszy już zbliża się do przejścia. Tak zapewne nie jest. Zdarza się, że jeden pojazd zatrzymuje się, pieszy wchodzi na jezdnię, a drugi pojazd przejeżdża.

Pragnę również zwrócić uwagę na zachowanie się pieszych. Skupię się na osobach poruszających się rowerami. Mam apel do stróżów bezpieczeństwa, by zwracać uwagę, że rower należy przeprowadzić przez pasy. Tego wymaga prawo, a zwróćmy uwagę, co dzieje się na co dzień. Rzadko rowerzyści przeprowadzają rowery. Gdy dojdzie do nieszczęścia, trudno jest obronić się kierowcy, który nie widział rowerzysty wjeżdżającego z prędkością przynajmniej 10–15 km/h. Zwracam się z apelem, by bardzo mocno podkreślić ten fakt. Nasze przejścia są usytuowane stosunkowo blisko jezdni. Wjeżdżając z drogi podporządkowanej, mamy ograniczoną widoczność, a rowerzyści jadący ścieżką rowerową poruszają się z dużą prędkością. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dziękuję bardzo. Pan Adrian Furgalski. Czy są jeszcze jakieś zgłoszenia z państwa strony?

Wiceprezes zarządu Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Adrian Furgalski:

Dziękuję, panie przewodniczący. Szanowni państwo, nie będę oryginalny, bo zacznę od kwestii wzmocnienia kompetencji i umocowania osoby, która byłaby odpowiedzialna za bezpieczeństwo w ruchu drogowym. Czy będzie to urząd, czy pełnomocnik Prezesa Rady Ministrów, ma to mniejsze znaczenie. Chodzi o to, żeby nie był to tylko urząd odpowiedzialny za bezpieczeństwo drogowe, ale generalnie w transporcie. W wielu przypadkach transport drogowy i kolejowy oraz bezpieczeństwo w tym zakresie to zagadnienia przenikające się.

Mam na myśli przejazdy drogowo-kolejowe. Jeśli chodzi o liczbę wypadków i liczbę ofiar śmiertelnych, od lat jest formułowany postulat, żeby odpowiedzialność za stan techniczny przejazdów była podzielona na zarządcę drogi i zarządcę linii kolejowej. Ten postulat nie może przebić się do realizacji, a wydaje się, że gdyby tak się stało, tempo wymiany nawierzchni czy doposażenia w sygnalizację świetlną byłoby szybsze, bo pieniędzy byłoby więcej.

Druga rzecz. Były minister Jerzy Szmit sporządził katalog spraw, które konsultował. Były one związane z bardziej płynną jazdą, jak suwak, który miałby wejść jako nowe rozwiązanie. Była też kwestia korytarzy życia. Miało to zostać uregulowane ustawowo. Pytanie: Co z tym katalogiem? Czy nadal jest konsultowany? Co z konkretnymi rozwiązaniami jak korytarze życia na autostradach czy drogach ekspresowych?

W Senacie w 2015 r. przegrana została batalia o przejścia dla pieszych i o bezwzględne pierwszeństwo dla pieszych, którzy zbliżają się do przejść. Pojawiły się sygnały, że rząd mógłby wrócić do tematu. Pytanie, czy rzeczywiście tak się może stać. Moglibyśmy szybkim wejściem tych przepisów w pierwszym okresie zwiększyć masakrę na przejściach. Wydaje się, że rok przeznaczony na kampanię społeczną i audyt przejść byłby wskazany. Można oszacować, przynajmniej w Warszawie, że 50% przejść nie spełnia warunków oświetlenia i oznakowania.

Padło hasło odblasków. Wydaje się, że nie ma żadnych norm dotyczących tego, z czego odblaski są robione. Można kupić badziew za kilka złotych na stacji i być w zgodzie z przepisami, ale na drodze okazuje się to niespecjalnie przydatne. Konieczne jest uregulowanie norm, które wszystkie odblaski powinny spełniać. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dziękuję. Proszę się przedstawić.

Ekspert Polskiej Izby Motoryzacji Andrzej Walewski:

Andrzej Walewski – niezależny ekspert, Polska Izba Motoryzacji. Zabieram głos w imieniu Związku Ochotniczych Straży Pożarnych RP.

Panie przewodniczący, szanowni państwo, chciałbym zwrócić uwagę na aspekt stanu technicznego pojazdów poruszających się po naszych drogach. Temat był poruszany w raporcie NIK. Chciałbym podkreślić przyczynianie się pojazdów w złym stanie technicznym do zdarzeń drogowych. Zdaniem mojego środowiska jest to znaczący wpływ. Zwrócenie na to uwagi mogłoby pozytywnie wpłynąć na poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Trzeba zaakcentować trzy kwestie. Po pierwsze, konieczne jest przywiązywanie większej wagi do weryfikacji stanu technicznego pojazdów po naprawach realizowanych w ramach likwidacji szkód komunikacyjnych przez firmy ubezpieczeniowe w sposób gotówkowy, gdy nie ma faktury, nie ma odpowiedzialności za naprawę.

Po drugie, istotna jest rola niezależnych rzeczoznawców w przypadku klasyfikacji napraw samochodów, które mają naruszoną konstrukcję i systemy bezpieczeństwa czynnego i biernego.

Po trzecie, wskazane jest wprowadzenie regulacji, które uniemożliwiłyby sprzedaż wraków, czyli samochodów po szkodach całkowitych. Są to np. samochody całkowicie spalone, które są dostępne na aukcjach internetowych, a sprzedawane są z dowodem rejestracyjnym i kartą pojazdu. Są dowody, że te samochody trafiają na drogi i przyczyniają się negatywnie do bezpieczeństwa ruchu drogowego. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dziękuję bardzo. Pan przewodniczący Zasada.

Poseł Artur Zasada (PiS):

Starałem się uważnie przysłuchiwać dyskusji. Pragnę zwrócić uwagę na trzy sprawy w kontekście bezpieczeństwa ruchu drogowego: oświetlenie dróg, ogumienie i projekty zamrożone dotyczące szkolenia doskonalącego kierowców.

Bardzo zachęcam do tego, byście państwo sprawdzili, jaka jest różnica w hamowaniu na mokrej nawierzchni przy prędkości 40 km/h i 55 km/h. Wtedy będziecie mieli świadomość, jak ważne jest to, by taką prędkość zachować. Tego kierowcy nie wiedzą. Taki obowiązek powinien być wprowadzony już 5 lat temu. Z roku na rok to jest przekładane. Moje pytanie brzmi: Kiedy się to zmieni?

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Pan dyrektor Ślęzak, Instytut Transportu Samochodowego, proszę bardzo.

Dyrektor Instytutu Transportu Samochodowego Marcin Ślęzak:

Panowie przewodniczący, panie i panowie posłowie, szanowni państwo, nie będę odnosił się do szczegółów, bo nad każdym z poruszanych zagadnień można debatować bardzo długo. Myślę o dwóch rzeczach. Konieczne jest zastanowienie się nad miejscem i pozycją instytucji czy osoby odpowiadającej za bezpieczeństwo ruchu drogowego w Polsce. Zmiana i wyższe umocowanie wydaje się konieczne. Obecnie poszczególne resorty działają w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego odrębnie. Dane są potem zbierane. Być może przydałby się większy wpływ na to, jak prowadzone są działania.

Oczekujemy na rekonstrukcję rządu. Może to jest dobry moment, żeby zastanowić się nad miejscem i pozycją osoby odpowiedzialnej za bezpieczeństwo ruchu drogowego. Byłoby niewskazane, aby decyzja w tej sprawie była nieprzemyślana. Rekonstrukcja rządu to dobry moment, żeby zastanowić się, gdzie sprawy bezpieczeństwa powinny być umocowane i jak wysoko. Oczywiście jest to decyzja polityczna.

Warto zastanowić się, czy jesteśmy w stanie odpolitycznić kwestie bezpieczeństwa ruchu drogowego. Sądzę, że to jest droga do sukcesu. Należy unikać sytuacji, w której konkretny projekt jest popierany przez daną partię. To jest bowiem powodem nastawienia pozytywnego lub negatywnego. Czy jest możliwe, żeby spraw bezpieczeństwa ruchu drogowego nie traktować przez przynależność do konkretnych partii, tylko skupić się nad rozwiązaniem konkretnego problemu? Te dwa elementy mogą mieć wpływ na skuteczność działania. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dziękuję, panie dyrektorze. Pan Sarnecki.

Dyrektor generalny Polskiego Związku Przemysłu Oponiarskiego Piotr Sarnecki:

Piotr Sarnecki – Polski Związek Przemysłu Oponiarskiego. Czuję się wywołany do odpowiedzi. Dziękując za inicjatywę pana przewodniczącego odnośnie do wyższego umocowania tej problematyki, chciałbym zwrócić uwagę Komisji na fakt, że Polska jest jedynym krajem z takim klimatem w Europie, który nie ma żadnych przepisów dotyczących opon

zimowych i całorocznych. Przypominam, że w ubiegłym roku został ogłoszony raport Komisji Europejskiej, z którego wynika, że w krajach, które wprowadziły taki wymóg, prawdopodobieństwo wypadku zmniejsza się o 46% w warunkach zimowego. Odnotowuje się spadek liczby wypadków o 3–5%. W warunkach polskich jest to o 1 tys. wypadków mniej. Prosiłbym zatem o dopisanie tego bardzo ważnego punktu. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dziękuję bardzo. Oddam głos przedstawicielom rządu. Pani minister Skrzydło, proszę bardzo.

Podsekretarz stanu w MIB Justyna Skrzydło:

Panie przewodniczący, szanowni państwo, chciałabym bardzo serdecznie podziękować za to spotkanie. Cieszę się, że udało się je przeprowadzić w pierwotnie założonej formule. Mieliście państwo okazję również wysłuchać krótkiej, ale treściwej prezentacji naszego europejskiego gościa, człowieka, który analizuje te kwestie z szerszej europejskiej perspektywy. Mam nadzieję, że odczarował niektóre pojawiające się w naszych dyskusjach tezy. Takie było założenie.

W gremiach, w których uczestniczyłam, często rozmawialiśmy o europejskim kontekście, jednak bez całościowego obrazu. Dziękuję państwu za wszystkie głosy. Pozwólcie, że nie będę odpowiadać na postawione pytania, bo nie taka była formuła dzisiejszego spotkania. Mogę państwa zapewnić, że wszystkie one, podobnie jak wcześniejsze pytania i interpelacje, trafiają do Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa. Analizujemy je z wielką wnikliwością. Staramy się wyprowadzić pewną ważoną, bo takie jest zadanie ministerstwa, by z tych wszystkich głosów wyciągnąć pewną średnią, żeby nie były to propozycje legislacyjne odpowiadające tylko jednej grupie społecznej albo jednemu określonemu środowisku, i przedstawić je do decyzji politycznej. To zawsze jest decyzja polityczna. Decydują wybrani przez nas politycy. Dziękuję państwu za uwagę.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dziękuję. Szanowni państwo, powoli będę zamykał dzisiejsze posiedzenie, dziękując pani minister, wszystkim członkom KRBRD, zaproszonym gościom i ekspertom. Dziękuję również posłom.

Po pierwsze, chcemy silniej zaakcentować zagadnienia bezpieczeństwa ruchu drogowego. Najpóźniej w styczniu odbędzie się ponowne spotkanie z KRBRD. Po drugie, uzgodniliśmy w ramach prezydium propozycję wystąpienia z dezyderatem do pana ministra z sugestią podjęcia pilnych działań związanych z analizą pozycji instytucji odpowiedzialnej za bezpieczeństwo ruchu drogowego, aby stała się ona lepszym narzędziem do osiągania efektów. Chcielibyśmy przy okazji kolejnego posiedzenia Komisji poprosić przedstawicieli ministerstwa, żeby na kanwie węzłowych tendencji omówić propozycje pod kątem pilnych działań legislacyjnych. Na podstawie wniosków płynących do państwa parlamentarzyści będą mogli w przyszłym roku dokonać koniecznych zmian.

Kluczowa kwestia to dyskusja na temat modelu ustrojowego i podniesienia rangi tej problematyki w działaniach rządu. Byłby to także przekaz do opinii publicznej, że rząd i parlament traktują to zagadnienie w sposób wyjątkowy. Jest to obszar silnie oddziałujący społecznie.

Bardzo dziękuję za to pierwsze spotkanie z państwa udziałem. Nie rozstajemy się. Zapowiadamy kolejne posiedzenie i propozycję adresowaną do pana ministra o analizę dotyczącą lepszego umocowania problematyki bezpieczeństwa ruchu drogowego i instytucji do tego powołanej.

Dziękuję państwu za uwagę. Zamykam posiedzenie.